Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Canada

This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation
sur les sinistres maritimes

Publication N° 5 Août 1988

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/ sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent sujet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des navires de commerce et d'autres bâtiments.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. A moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

3. A moins d'une indication du contraire, tous les Règlements mentionnés dans cette publication ont été élaborés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au :

Chef
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut être utilisé comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans cette publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté le chef du Canada.

TABLE DES MATIÈRES

			Page
1.	"L'ÉMÉRILLON II"/ "PIERRE PAUL"	Abordage	1
2.	"COAST HARVESTER"	Chavirement et naufrage	7
3.	"JEFFREY 'N' NEIL"	Voie d'eau suivie de l'engloutissement	13
4.	"CAPE NORTH"	Blessure à un membre d'équipage	17
5.	"BRUNSWICK MAID"/ "TERRY T"	Abordage	23
6.	"ROLAND & SISTERS"	Homme par-dessus bord - perte de vie	28
7.	"NANCEDA"	Inondation suivie d'un engloutissement	35
8.	"PACIFIC SCANNER"	Envahissement et échouage	39
Glossaire			44

"L'ÉMÉRILLON II" / "PIERRE PAUL"

Abordage dans le chenal de Caraquet (N.-B.) le 17 août 1987

Résumé

Le bateau de pêche "L'ÉMÉRILLON II"

"L'ÉMÉRILLON II", petit bateau de pêche en bois de 54,02 tonneaux de jauge brute et de 18,44 m de long, immatriculé à Caraquet, détenait un certificat valide d'inspection des navires à vapeur, SIC 29. Son équipement de navigation comprenait une station radiotéléphonique VHF faisant l'objet d'une licence, un sondeur, un Loran C, un radar et un pilote automatique. Son équipage se composait de trois personnes, soit deux matelots et un capitaine expérimenté qui détenait, sans que le règlement ne le prescrive, un certificat de capitaine de bateau de pêche, mais qui ne possédait pas de certificat restreint obligatoire de radiotéléphoniste (service maritime).

Les bateaux de pêche "GILLES L" et "L'ÉMÉRILLON II" quittent le quai de Bas-Caraquet vers 09h00 le 17 août, dans le brouillard et une visibilité presque nulle, à destination des bancs de pêche de la crevette au large de l'île d'Anticosti. Les deux bâtiments avancent lentement; "L'ÉMÉRILLON II" suit le "GILLES L", qui est à peine visible à 30 ou 40 m par la hanche bâbord et maintient la communication radio sur la voie 70 du VHF. Le quart, à bord de "L'ÉMÉRILLON II", est assuré par le capitaine, dans la timonerie, et par les deux matelots de pont qui assurent une veille sur le gaillard d'avant. L'équipage de "L'ÉMÉRILLON II" peut entendre, de temps à autre, la corne de brume du "GILLES L", lequel est à peine visible.

Les deux bateaux touchent le fond à environ 200 m au Sud-Ouest de la bouée "EM8". Après avoir identifié la bouée, on règle la route de "L'ÉMÉRILLON II" au 070° (M) et sa vitesse à trois noeuds. Le radar détecte ensuite la présence d'un autre bateau dans le chenal, identifié plus tard comme étant le "PIERRE PAUL", venant en direction opposée. Vers 10h00, il y a abordage de "L'ÉMÉRILLON II" et du "PIERRE PAUL", le premier ne subissant que des avaries mineures.

Le bateau de pêche "PIERRE PAUL"

Le "PIERRE PAUL" petit bateau de pêche en bois de 18,5 tonneaux de jauge brute et de 13 m de long, immatriculé à Caraquet, ne possédait pas de certificat valide d'inspection des navires à vapeur SIC 29, tel que prescrit par le règlement. Son équipement de navigation comprenait une station radio VHF faisant l'objet d'une licence, un sondeur, un Loran C et un radar. Son équipage de quatre membres était

composé de trois matelots et d'un capitaine expérimenté qui ne détenait pas de certificat de marine, et n'était pas tenu toutefois d'en avoir en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cependant, contrairement aux prescriptions du règlement, aucun membre d'équipage n'était en possession d'un certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).

À 09h30 le 17 août, avec une prise de quelque 6 tonnes de hareng à bord, le "PIERRE PAUL" remonte le chenal de Caraquet; le capitaine est à la barre, un matelot assure la veille à l'aileron tribord, et le reste de l'équipage dort dans les emménagements avant. À l'entrée du bateau dans le chenal, la visibilité, déjà réduite, devient encore plus mauvaise. Le bâtiment maintient un cap au 240° (M) et une vitesse de 8 noeuds. Le capitaine, lorsqu'il détecte sur le radar la présence d'autres bateaux, en règle la portée à 0,5 mille, mais, étant donné la présence de plusieurs échos sur l'écran, ne prête attention à aucun d'entre eux en mesure, comme c'est normalement le cas lorsque la visibilité est bonne, d'éviter les bateaux venant en sens inverse. Peu après avoir passé la bouée "EM7", il entend, en provenance de l'avant, la corne de brume d'un bateau, plus tard identifié comme étant le "GILLES L". Il évite l'abordage de justesse, et, avant même de pouvoir réagir, aperçoit sortant du brouillard et arrivant droit devant, "L'ÉMÉRILLON II". L'abordage, inévitable, se produit. Le "PIERRE PAUL" subit des avaries considérables à l'avant.

Événements ayant suivi l'abordage

Comme le "PIERRE PAUL" a subi des avaries considérables, il est remorqué à couple et son équipage est embarqué à bord de "L'ÉMÉRILLON II". Les deux bâtiments arrivent à Bas-Caraquet à 11h30, où le "PIERRE PAUL" passera plus tard en cale sèche et, après inspection, sera déclaré perte réputée totale. Sa valeur était estimée à 40 000 $.

Constatations

L'abordage dans un chenal étroit par visibilité réduite, pendant le jour, entre les bateaux de pêche "L'ÉMÉRILLON II" et "PIERRE PAUL" s'est produit parce qu'on ne s'est pas conformé au Règlement sur les abordages. Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre :

a) **Le "PIERRE PAUL"**

- n'a pas maintenu une veille appropriée comme le prescrit la règle 5;

- n'a pas procédé à une vitesse de sécurité comme le prescrivent les règles 6 et 19(b);

- n'a pas utilisé de façon appropriée l'équipement de radar comme le prescrit la règle 7(b)(c);

- n'a pas navigué aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal comme le prescrit la règle 9(a);

- n'a pas réduit sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap comme le prescrit la règle 19(e);

- n'a pas fait entendre le signal de brume comme le prescrit la règle 35(a).

b) **"L'ÉMÉRILLON II"**

- a détecté au radar la présence d'un autre navire faisant route opposée mais n'a pas déterminé s'il existait un risque d'abordage comme le prescrit la règle 7(b)(c);

- n'a pas pris de mesures pour éviter l'abordage comme le prescrit la règle 19(d);

- n'a pas navigué aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal comme le prescrit la règle 9(a);

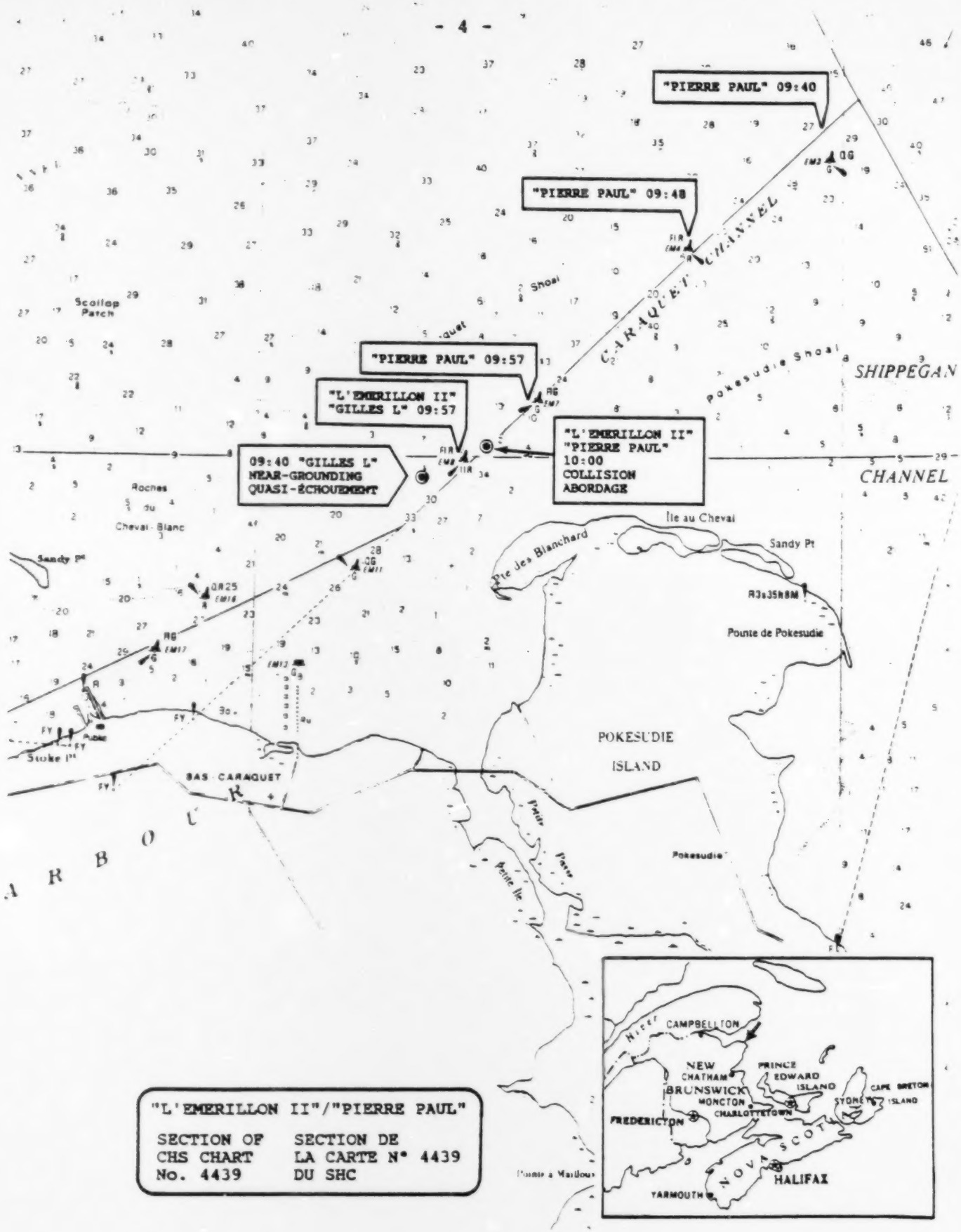
- n'a pas fait entendre le signal de brume tant que le bateau se trouvait à l'intérieur d'une zone de visibilité réduite comme le prescrit la règle 35(a).

Autres constatations

Depuis 1975, le "PIERRE PAUL" n'a jamais possédé de Certificat d'inspection de bateau de pêche commerciale comme l'exige la division de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne.

Les capitaines des bateaux de pêche concernés n'avaient pas les connaissances nécessaires en vertu du Règlement sur les abordages.

Les capitaines des bateaux de pêche concernés ne détenaient pas de Certificat restreint de radiotéléphoniste de Communications Canada et, par conséquent, ne connaissaient probablement pas les procédures de communication d'appel de sécurité.



"L'EMERILLON II"/"PIERRE PAUL"

SECTION OF CHS CHART No. 4439

SECTION DE LA CARTE N° 4439 DU SHC

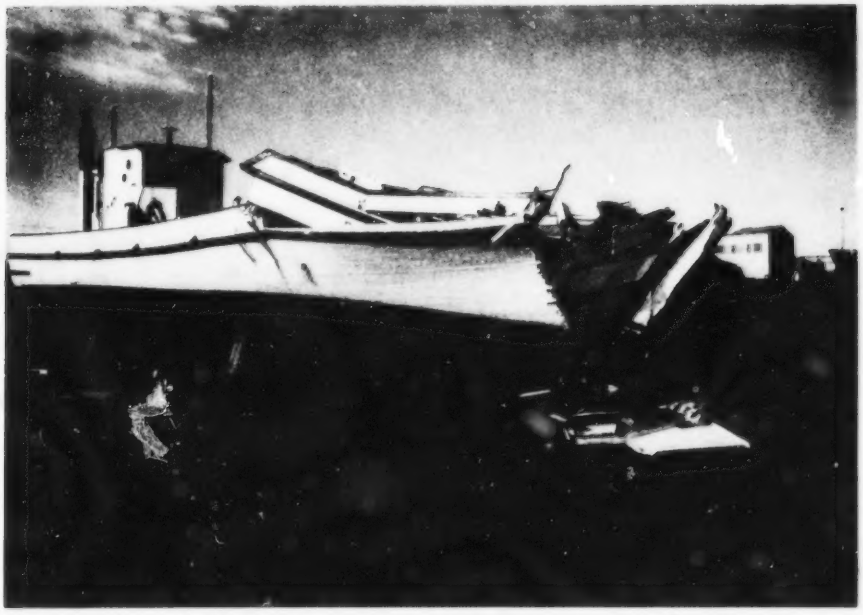
"L'EMERILLON II" moored to the Bas-Caraquet wharf the day after the collision.

"L'EMERILLON II" accosté au quai de Bas-Caraquet le lendemain de l'abordage.

Impact marks on stem and forward starboard planking.

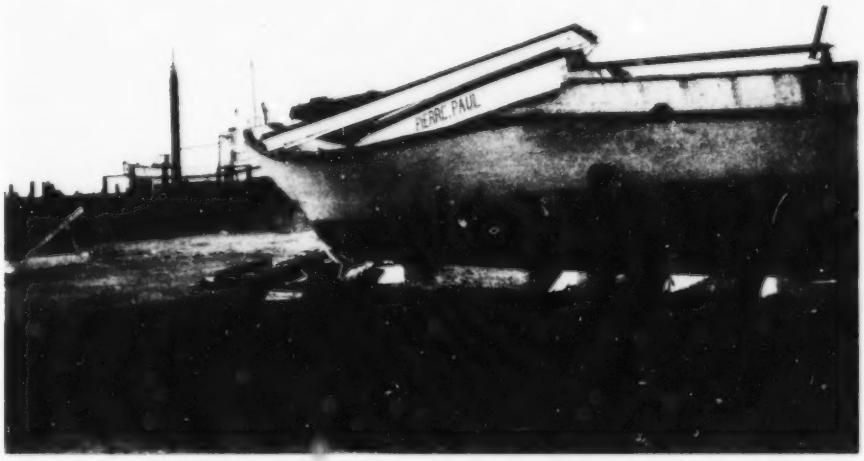
Traces de l'impact sur l'étrave et sur le bordé tribord avant.

"PIERRE PAUL"



Damaged starboard planking in way of the fish hold forward watertight bulkhead.

Bordé tribord avarié au droit de la cloison étanche avant de la cale à poisson.



Damaged port planking in way of the fish hold watertight bulkhead.

Bordé bâbord avarié au droit de la cloison étanche de la cale à poisson.

"COAST HARVESTER"

Chavirement et naufrage avec une perte de vie au large de l'île Flores (C.-B.) le 31 août 1987

Résumé

Le "COAST HARVESTER" est employé à la pêche aux oursins et aux ponopéas du Pacifique. C'est un bateau de pêche de 14 tjb en fibre de verre, construit à Delta (C.-B.) en 1979. Il est enregistré à Vancouver (C.-B.). C'est un bateau à faible tirant d'eau. Le "COAST HARVESTER" est du type monocoque à bouchain avec un arrière à tableau. Il a un rouf situé à l'avant, une petite cale située au milieu et un compartiment moteur auquel on a récemment ajouté une salle de traitement à l'arrière du milieu du navire. Le bateau est équipé d'une station radio VHF qui n'est pas licenciée. L'opérateur ne détient pas de certificat de radio opérateur restreint.

En préparation pour l'ouverture de la pêche aux ponopéas du Pacifique le 1er septembre 1987, le "COAST HARVESTER" a chargé quelque 340 cages à poisson. Il en a arrimé 150 sur le pont principal, 60 sur le toit du rouf et 130 sur le toit de la salle de traitement. Il est parti de Port Hardy avec un équipage de 2 personnes en route pour Tofino avec un bref escale à Hot Springs Cove. On a remarqué au départ de Hot Springs Cove que le bateau était bas sur l'eau en arrière et qu'une certaine quantité d'eau était retenue sur le pont arrière. On savait aussi que le couvercle du trou d'homme de la cale avait un joint d'étanchéité qui coulait, laissant l'eau avoir accès à la cale; mais, comme les cages étaient arrimées sur le dessus de la cale et qu'il n'y avait aucune crépine d'aspiration dans ce compartiment, ils ont décidé d'attendre d'être rendu à Tofino pour écoper.

Les vents étaient du NW à 20-25 noeuds, la mer peu agitée et une houle du NW peu agitée à agitée. Le "COAST HARVESTER" suivait la route extérieure pour Tofino et vers 22:50, à une position approximative de 49,15'N, 126°13'W, la barre a été mise 'à gauche tout' pour changer de course afin d'entrer dans le chenal Russell. À cet instant, le bateau a développé une bande sur tribord de 30°-40° et a embarqué de la mer par l'arrière, inondant ainsi le compartiment moteur. L'opérateur a désengagé le moteur et est allé réveiller son frère. Une évaluation de la situation à bord a révélé que le compartiment moteur était inondé, que la batterie était immergée et que la pompe automatique de cale ne fonctionnait pas. Le contact du moteur principal ayant été fermé, ce dernier continuait de tourner. Avant qu'aucune action corrective n'ait pu être prise, deux grosses vagues ont déferlé sur l'arrière du bateau laissant le côté tribord submergé. L'opérateur a alors transmis un 'MAYDAY' sur la

voie 16 de la radio VHF. L'appel a été capté par la SRGC de Tofino et ces derniers ont déclenché une opération de R et S. Peu de temps après, le bateau coulait. L'opérateur qui avait réussi à s'échapper par la fenêtre coulissante de bâbord a été rescapé quelque 12 heures plus tard, souffrant d'hypothermie. Le matelot est resté pris dans la cabine et n'a pas été retrouvé.

En plus, il devrait être mentionné que les modifications subséquentes à la construction du bateau ont résulté en une addition de poids en hauteur. Les trois sabords de décharge relativement petits, et sans battant, sur chaque côté ont permis à l'eau embarquée sur le pont de s'accumuler, et une ouverture pour la ventilation sans écran située sur le tableau à la hauteur du plat-bord a permis à l'eau d'entrer dans le compartiment moteur. Tous les facteurs précités ont entraîné des poids supplémentaires et par conséquent ont diminué le peu de franc-bord inhérent au bateau. Ceci, en plus de l'effet de carène liquide, a affecté de façon négative la stabilité transversale du bateau, le conduisant éventuellement à un chavirement.

L'accident a entraîné la mort d'un matelot et la perte du "COAST HARVESTER" d'une valeur approximative de 60 000$.

Constatations

Le "COAST HARVESTER" a chaviré et a coulé le 31 août 1987, dans des conditions météorologiques de peu agitées à agitées, au large de l'île Flores sur la côte Ouest de l'île de Vancouver. Il n'avait pas assez de stabilité transversale pour résister aux forces dynamiques d'inclinaison qui lui étaient imposées. Il semble que les facteurs suivants aient contribué à la diminution de la stabilité transversale et à la perte du bateau :

- le centre de gravité du bateau avait été élevé et le peu de franc-bord inhérent déjà diminué par l'effet cumulatif des poids et le lieu vertical des additions structurales et des gréements de pêche, installés et chargés au-dessus du pont à coffre et sur le toit du rouf;

- les installations des sabords de décharge du pont à coffre ouvert diminuait le franc-bord effectif original laissant l'eau embarquer sur le pont à un angle de gîte de 5,5°; les sabords de décharge n'étaient pas assez grands pour une évacuation rapide de l'eau. Également, ces derniers n'avaient pas de battants pour restreindre l'embarquement d'eau sur le pont;

- le poids et l'effet de carène liquide de l'eau embarquée et retenue sur le pont, ont augmenté le tirant d'eau arrière, ont diminué le franc-bord et ont abaissé de façon drastique la stabilité transversale;

- le joint d'étanchéité défectueux du couvert du trou d'homme laissant l'eau inonder la cale, le poids et l'effet de carène liquide de l'eau diminuant le franc-bord et la stabilité transversale;

- le poids et l'effet de carène liquide de l'eau embarquée dans le compartiment moteur par la prise d'air sans battant du tableau a augmenté le tirant d'eau arrière, diminué le franc-bord et ainsi abaissé la stabilité transversale;

- l'effet dynamique de bande des eaux mortes au moment ou le bateau tournait à bâbord a surmonté la stabilité transversale initiale déjà réduite, immergé le plat-bord tribord, accéléré le taux auquel l'eau embarquait et a empêché le bateau de se redresser;

- l'envahissement a continué jusqu'à ce que toute la stabilité transversale positive soit perdue, le bateau ait chaviré et ait éventuellement coulé.

Autres constatations

La pompe automatique de cale dans le compartiment moteur a mal fonctionné.

C'était imprudent de prendre la mer avec le joint d'étanchéité du couvert du trou d'homme de la cale du navire qui coulait, particulièrement avec de l'eau de mer dans la cale.

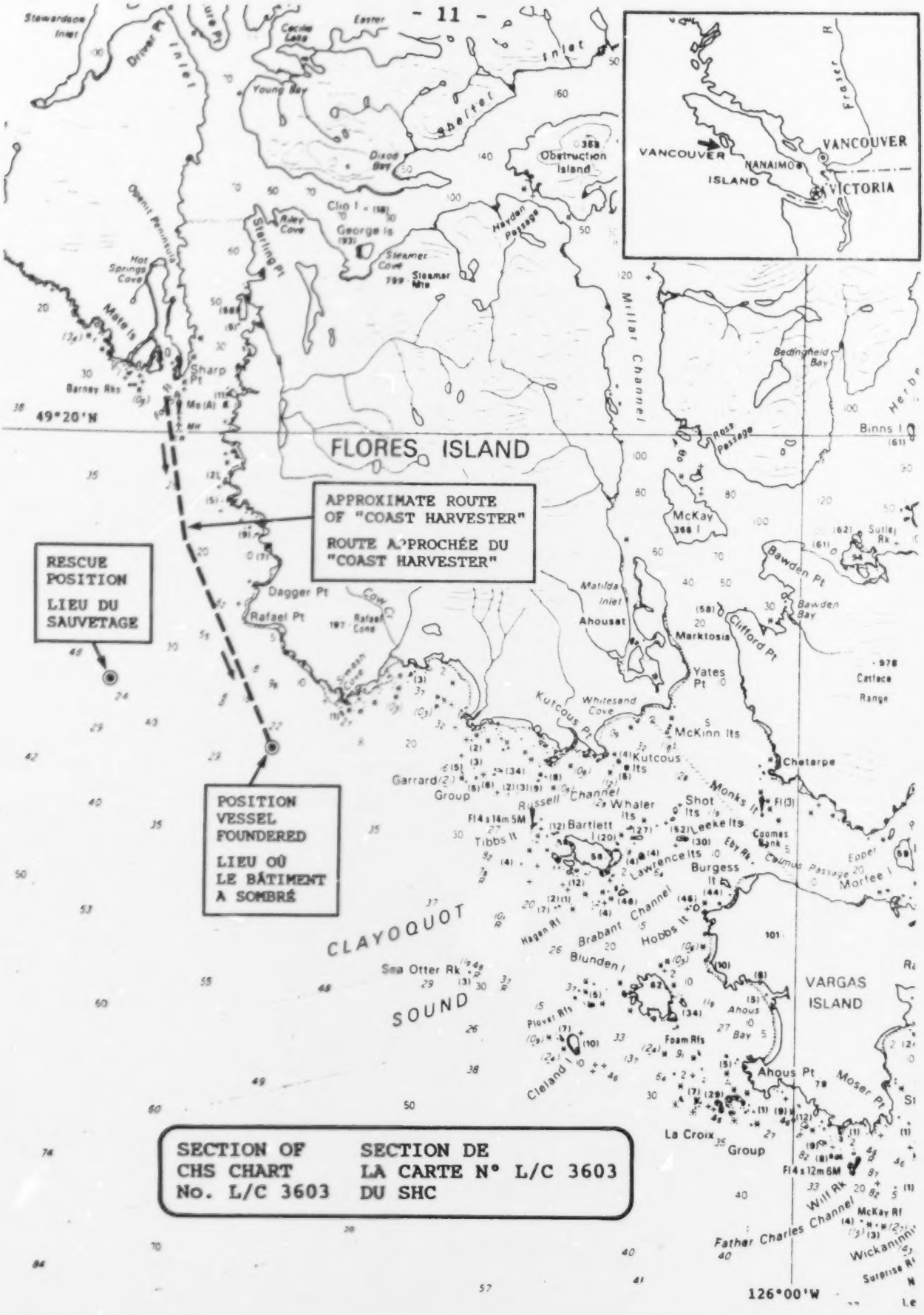
Il n'y avait pas de raison de pomper l'espace sous le pont et dans la cale.

L'équipement radio VHF n'était pas licencié conformément à la Loi sur la radio.

L'opérateur de bateau ne détenait pas un certificat de radiotéléphoniste restreint comme requis par le Règlement général sur la radio en vertu de la Loi sur la radio.

Le peu de franc-bord inhérent du bateau, conçu initialement pour les opérations de plongée, était dangereux dans des conditions de mer hostile.

Il semble que Eric Demers soit demeuré coincé dans la cabine à cause de la vitesse avec laquelle le bateau à chaviré et il est disparu avec le bateau.



SECTION OF CHS CHART No. L/C 3603

SECTION DE LA CARTE N° L/C 3603 DU SHC

"COAST HARVESTER"

Note: freeing ports. Nota : sabords de décharge.

"JEFFREY 'N' NEIL"

Voie d'eau suivie de l'engloutissement sur le banc Banquereau dans l'océan Atlantique le 14 septembre 1987

Résumé

Le "JEFFREY 'N' NEIL" est un palangrier de bois de 39,77 tjb. Il a été construit en 1967 à Parker's Cove en Nouvelle-Écosse et mesure 15,61 m. La cabine est située à l'avant de la timonerie et la salle des machines, la cale à poisson et la cambuse à l'arrière. La cale à poisson est subdivisée à l'avant, à l'arrière et en travers en 18 compartiments. Les 4 accessoires qui sont fixés à l'aide de tire-fonds comprennent des valves de bronze munies de raccords en acier galvanisé qui, sous l'action électrolytique, sont soumises à la corrosion.

Entre le 3 décembre 1984 et le 9 juin 1986, quatre inspections distinctes ont été effectuées lorsque certains problèmes, dont la vermoulure et la pourriture sèche, se sont manifestés dans les coupes de la coque du bateau. Ces inspections sont mentionnées dans les certificats SI7 remis au propriétaire. Une précision était apportée sur le dernier certificat à l'effet que les réparations à la cale à poisson et aux autres endroits qui pouvaient être affectés par l'enlèvement du bois pourri, devaient être effectuées avant la prochaine inspection du bateau. Cette inspection devait avoir lieu le 2 décembre 1988, soit la date d'expiration du certificat SIC 29. Au moment du sinistre, cette opération n'avait pas été complétée.

Le 9 septembre 1987, le bateau appareille de Louisbourg en Nouvelle-Écosse et, après son arrivée au banc Banquereau, il s'adonne à la pêche pendant 3 jours. Sa prise d'environ 9 000 kg de morue est entreposée dans les six compartiments avant de la cale à poisson. Le 14 septembre vers 06:00, les membres d'équipage remarquent une quantité anormale d'eau dans la partie centrale de la cale à poisson. On informe le capitaine et, en allant démarrer les pompes de cale actionnées par le moteur, il remarque de l'eau dans la salle des machines alors il actionne l'une des deux pompes à batterie. Il semble que la salle des machines s'est rapidement drainée et quelque 2 heures plus tard, le niveau d'eau de la cale à poisson demeure stable.

Ensuite, le bateau se dirige vers la bouée de chalut à une vitesse de un-demi noeud. Vers 10:30, le bateau est stoppé et le chalut accroché. On remarque alors une voie d'eau progressive dans la cale à poisson et on actionne une troisième pompe. Deux bacs sont remplis de poisson mais comme le débit d'eau augmente, on démarre une quatrième pompe à gazoline ainsi que les machines 'en avant toute'. On

remarque que le mouvement avant du bateau tend à faire diminuer la voie d'eau de mer, ce qui indique la présence d'un 'effet venturi' et d'une perte totale évidente d'étanchéité sous la ligne de flottaison.

Vers 12:30, le BP "ATKINSON" est avisé de la situation à bord du "JEFFREY 'N' NEIL" sur la voie 6 du radiotéléphone VHF, mais aucun appel n'avait été fait à la station radio de la Garde côtière (SRGC), pas plus qu'aucun appel de détresse n'avait été diffusé. À 15:00, il est évident que les pompes ne peuvent maîtriser la voie d'eau et on se prépare à évacuer le bateau. À 15:30, les machines calent puis le bateau commence à s'enfoncer. Après 16:00, les membres d'équipage abandonnent le bateau. Chacun porte son gilet de sauvetage et monte à bord du radeau de sauvetage pendant que le capitaine transmet un dernier appel et donne la position du navire. À 16:15, au moment où il se trouve dans la timonerie et le niveau d'eau étant au-dessus de ses genoux, le capitaine abandonne le bateau et oublie son gilet de sauvetage dans la timonerie.

Pendant ce temps, le propriétaire était avisé de la situation qui prévalait à bord du "JEFFREY 'N' NEIL" par un autre bateau de pêche sur les ondes du radiotéléphone MF; il était 16:10, quelque 10 heures après qu'on ait remarqué la première voie d'eau et seulement 30 minutes avant que le bateau coule. Ensuite le propriétaire avise le Centre de coordination de sauvetage (CCS) de la situation. À 17:26, les rescapés sont repêchés par le "ATKINSON" et ramenés à Louisbourg où ils arrivent vers 07:00 le 15 septembre.

Le bateau a coulé à 16:45 à la position 44°34'48" N, 57°15'30" W. Cet engloutissement n'a causé aucune pollution. Le bateau avait une valeur de revente de quelque 150 000 $ et une prise évaluée à environ 18 000 $.

Constatations

Le 14 septembre 1987, date à laquelle il pêchait au large de la côte Est de la Nouvelle-Écosse et que les conditions météorologiques étaient relativement bonnes, le bateau de pêche canadien "JEFFREY 'N' NEIL" a sombré à cause d'une voie d'eau sous la ligne de flottaison dont on ignore l'origine.

L'engloutissement du bateau exclut toute possibilité d'expertise. Or, en l'absence de preuves démontrant le contraire, il semble que l'un ou l'autre ou une combinaison des facteurs suivants ait contribué au sinistre :

- l'action électrolytique résultant en la corrosion des accessoires fixés à l'aide de tire-fonds causée par l'usage de différents métaux lors de leur construction;

- bien que ce ne soit pas facilement visible, des planches du bordé de fond ont pu être affaiblies par l'action de la vermoulure et de la pourriture sèche.

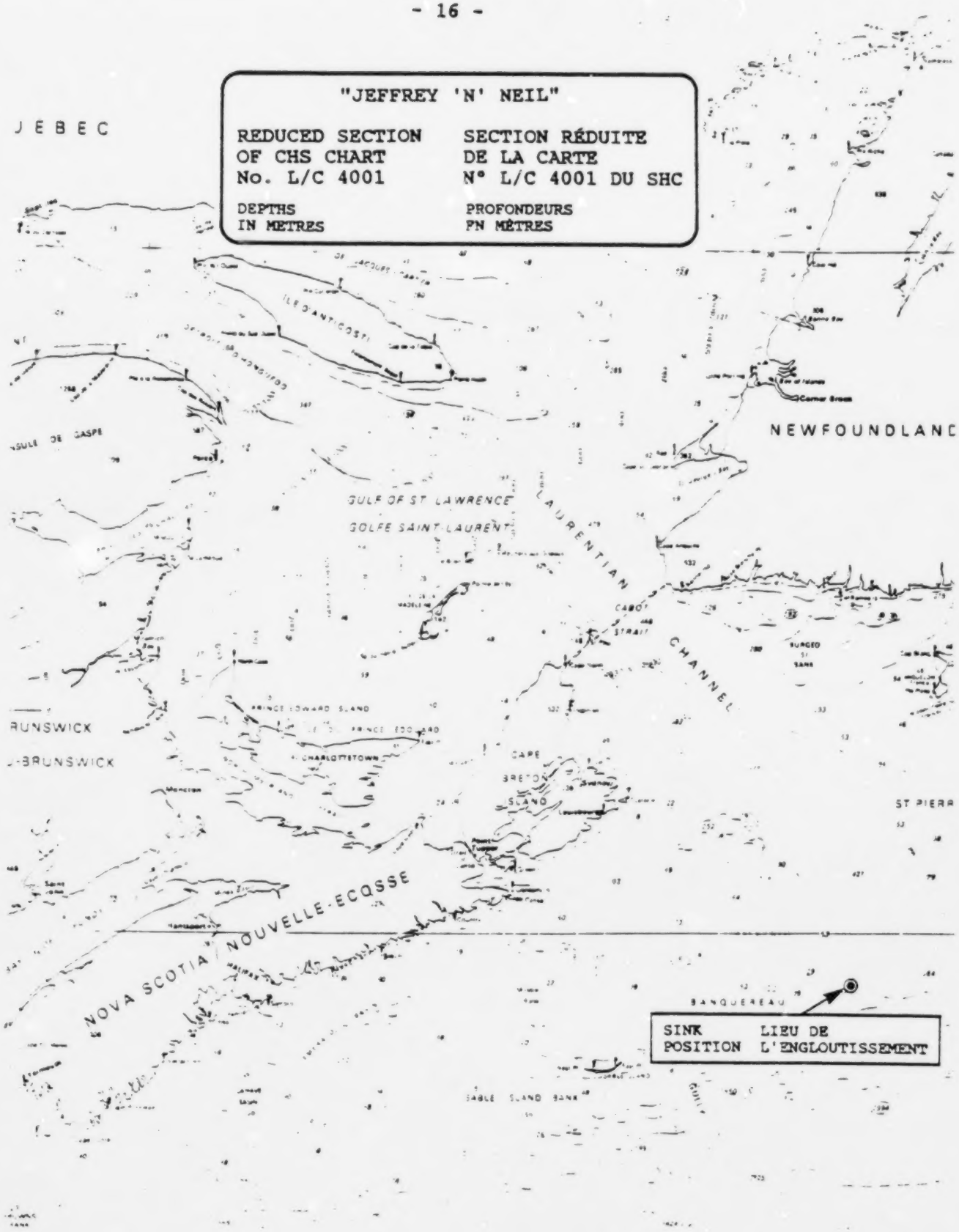
Autres constatations

Ni le radiotéléphone VHF ni le MF se trouvant à bord du "JEFFREY 'N' NEIL" n'a été utilisé afin de transmettre un appel de détresse général.

Le propriétaire qui avait accès à un radiotéléphone MF et les Stations radio de la Garde côtière qui contrôlent la fréquence de détresse du radiotéléphone MF, ont été avertis du sinistre seulement quelque minutes avant que le navire ne sombre.

On n'a requis aucune pompe additionnelle malgré qu'il était évident que les pompes à bord n'avaient pas la capacité de contenir le débit de la voie d'eau.

On a laissé savoir aux autres navires que le "JEFFREY 'N' NEIL" prenait l'eau et qu'il pouvait être en danger de couler seulement 5 heures après la découverte de la voie d'eau.


"JEFFREY 'N' NEIL"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. L/C 4001
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° L/C 4001 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
JEBEC
NEWFOUNDLAND
GULF OF ST. LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
LAURENTIAN CHANNEL
CABOT STRAIT
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
CAPE BRETON ISLAND
ST PIERR
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ECOSSE
BANQUEREAU
SABLE ISLAND BANK
SINK POSITION
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT

"CAPE NORTH"

Membre d'équipage blessé en pêchant sur le Scotian Shelf (N.-É.) le 11 septembre 1987

Résumé

Le chalutier-usine frigorifique de 2990 tjb a été construit en Allemagne de l'Ouest en 1975. Il a été acheté par la National Sea Products et enregistré à Halifax en 1986. Le chalutier à pêche arrière autonome est équipé pour la transformation des prises en mer. Cet équipement comprend un hachoir par lequel le produit est amené à la cuve par une vis sans fin. La transmission fonctionne sur le principe de la vis sans fin. Celle-ci se trouve dans une enveloppe en aluminium à l'extrémité de laquelle se trouve un coude à angle droit par lequel le produit est rejeté dans la cuve.

Le matin du 11 septembre 1987, le "CAPE NORTH" pêche dans le secteur surnommé "The Patch" sur le banc Emerald à quelque 60 M au ESE de Halifax. À 03:00, l'opérateur du hachoir se plaint qu'il est malade et demande d'être remplacé. Au départ, le contremaître de l'usine avait partagé le travail entre deux personnes, mais après que la victime l'eût assuré qu'elle pouvait faire le travail seule, le contremaître l'autorisait à poursuivre le travail d'opérateur de hachoir. Le contremaître supervise le travail de l'opérateur pendant quelque temps et comme tout semble fonctionner normalement, il vaque à ses autres occupations.

Peu après 04:30 alors que l'opérateur du hachoir essaye de dégager une accumulation de poisson qui provient d'une glissière branchée au coude du hachoir quand sa main est happée par la vis sans fin. Au moment où le contremaître entre dans le magasin à engins de pêche, il entend un cri. Se retournant il aperçoit l'opérateur du hachoir du mauvais côté de la machine. Il crie et est manifestement affolé.

Le contremaître et plusieurs travailleurs se précipitent vers la machine et l'un d'entre eux ferme l'interrupteur. L'homme avait perdu sa main gauche et on l'a transporté à l'infirmerie du bateau où on lui a administré les premiers soins.

Le bateau de dirige immédiatement vers Halifax à vitesse maximale et, à 04:57, le capitaine informe SRGC Halifax de la situation. Par la même occasion, il demande une évacuation par hélicoptère. On a établi une communication avec le médecin de garde de l'hôpital Victoria General à Halifax et des médicaments ont été prescrits à la victime et des traitements lui ont été administrés de façon temporaire.

À 05:49, un hélicoptère de Recherches et sauvetage est

mobilisé et à 07:55 il arrive sur les lieux. L'évacuation est complétée à 08:32 et à 08:56 la victime arrive à l'hôpital.

Le "CAPE NORTH" retourne sur les lieux de pêche et pendant les 12 heures suivantes, des modifications sont apportées à l'équipement afin qu'un accident ne se reproduise plus. Toutes les modifications ont été complétées à la satisfaction de la division de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne.

En juillet 1987, un employé du bateau-usine s'était pris les doigts légèrement dans la vis sans fin mais il avait réussi à les retirer avant d'être blessé sérieusement. À la suite de l'incident, des modifications pour rendre l'appareil plus sécuritaire ont été entreprises pour corriger le problème.

Constatations

Le 11 septembre 1987 au matin, un employé du bateau-usine a eu le poignet de la main gauche sévèrement broyé en essayant de dégager des restes de poisson provenant de la glissière d'un hachoir pendant que l'appareil était en fonction.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'incident :

- il a posé un geste imprudent en mettant la main dans un endroit contenant un mécanisme en fonction qui n'était à portée de vue; par conséquent, il n'a pas satisfait aux exigences prescrites aux articles 7 (1) & 82 (1) du Règlement sur les pratiques de sécurité au travail ainsi qu'au Code canadien du travail;

- l'appareil n'a pas été arrêté avant de dégager les restes de poisson de la glissière;

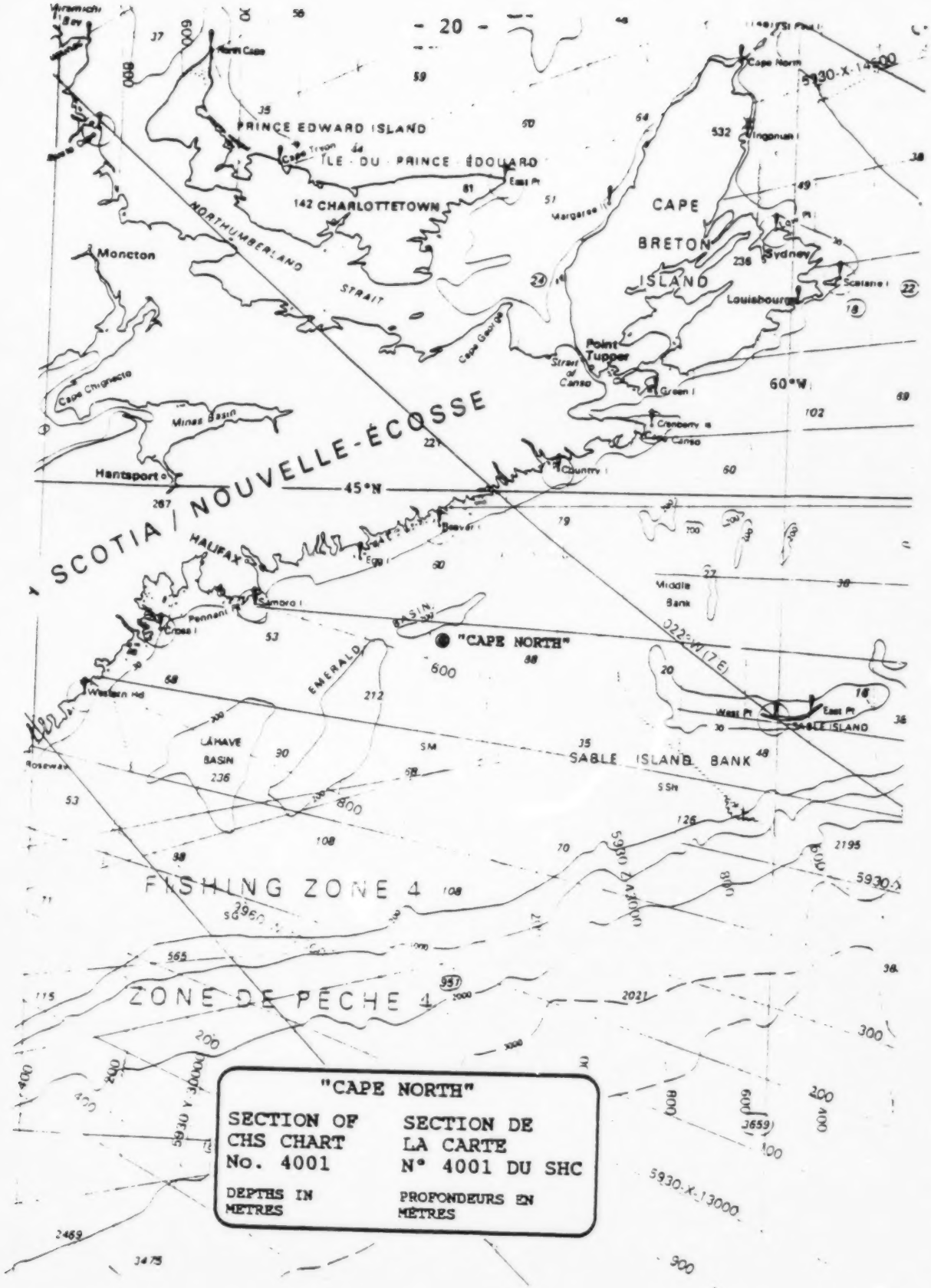
- le coude n'était muni d'aucun dispositif de sécurité afin d'éviter que, par inadvertance, une main vienne en contact avec le mécanisme en mouvement ainsi que le prescrivent les articles 20 et 11.13 (1) respectivement du Règlement sur les pratiques de sécurité au travail et du Code canadien du travail;

- des mises en garde verbales avaient été faites mais aucun avis n'était affiché.

Autres constatations

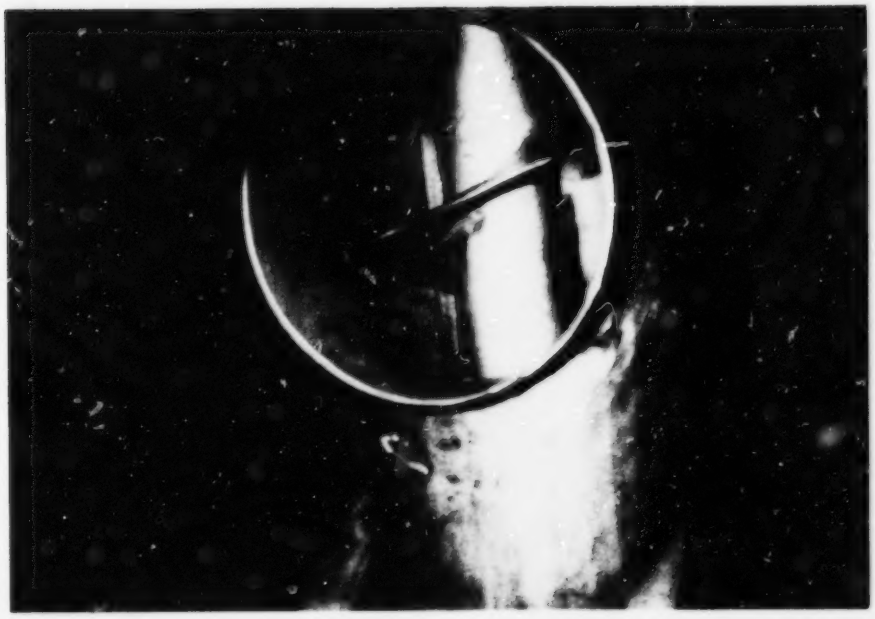
On aurait dû arrêter la machine pour ensuite effectuer le désencombrement.

Un accident similaire s'était produit à bord du navire 3 mois plus tôt. Ceci aurait dû inciter à la prudence quant à l'opération de la machine.



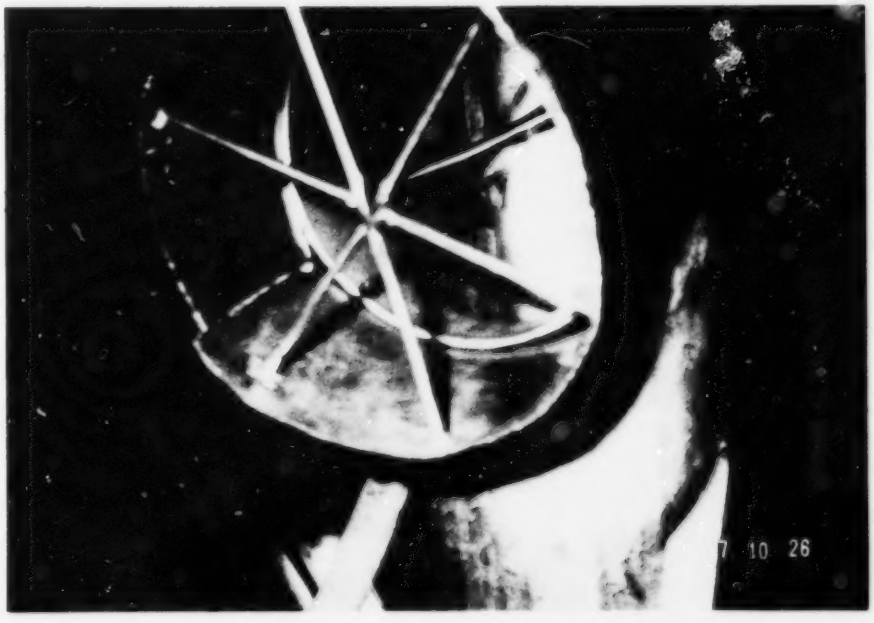
"CAPE NORTH"

SECTION OF CHS CHART No. 4001	SECTION DE LA CARTE N° 4001 DU SHC
DEPTHS IN METRES	PROFONDEURS EN MÈTRES



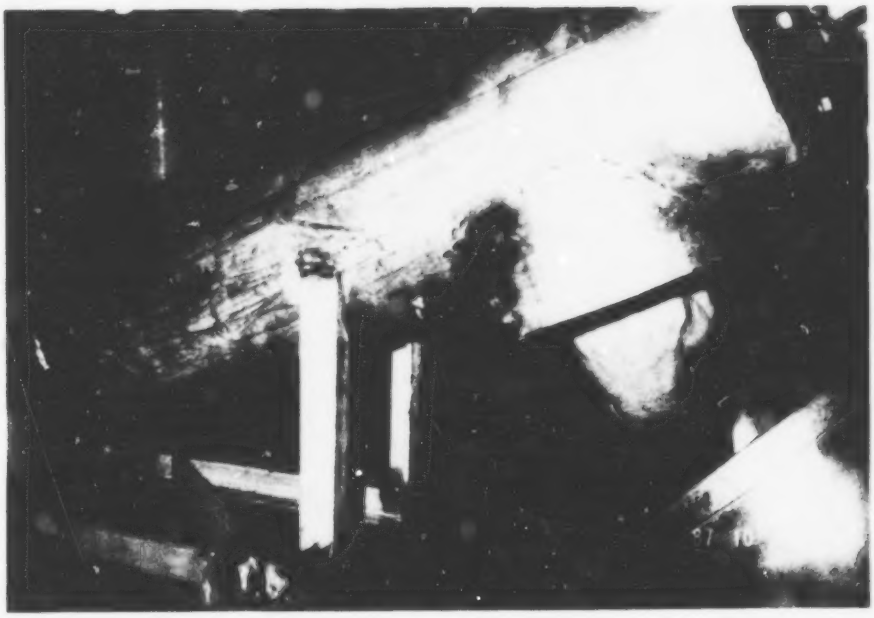
View inside elbow where hand was severed.

Vue de l'intérieur du coude où la main a été tranchée.



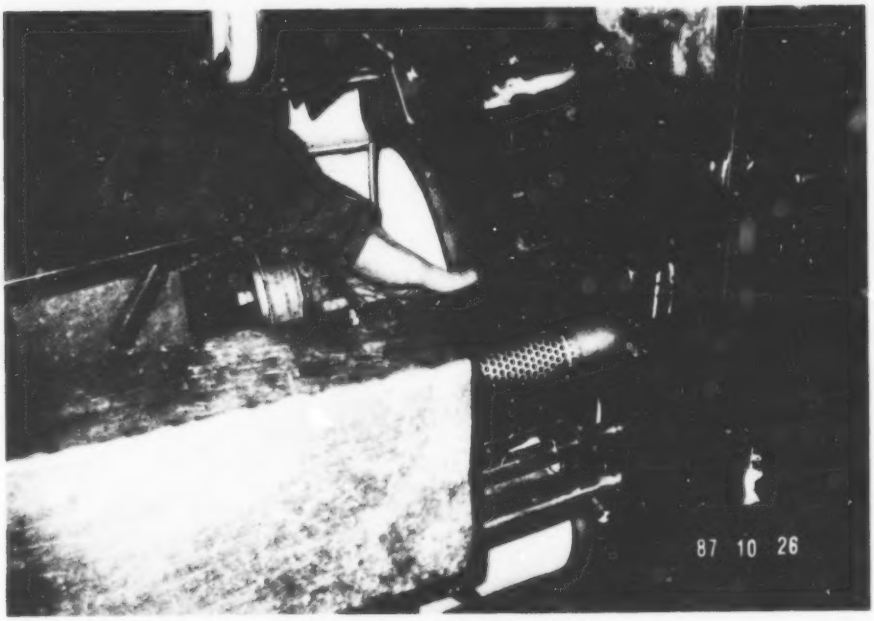
View inside elbow after modification.

Vue de l'intérieur du coude après la modification.



Re-enactment indicating where hand had to be for severance.

Reconstitution qui démontre où la main a dû être placée pour être tranchée.



Re-enactment of June incident - note guard in raised position. This would now cut all power.

Reconstitution de l'incident en juin - à noter le dispositif de sûreté en position levée. Ceci devrait maintenant couper le courant.

"BRUNSWICK MAID"/TERRY T"

Abordage au large de Indian Island (N.-B.),
le 27 octobre 1987

Résumé

Bateau de pêche "BRUNSWICK MAID"

Le "BRUNSWICK MAID", est un transporteur de hareng, de 41 tjb, possédant deux cales. Les emménagements sont à l'avant de la timonerie et la cambuse, à l'arrière. Le bateau de bois a été construit en 1920 à Deer Island (N.-B.) et équipé d'un réflecteur radar passif. Le Loran C et deux radiotéléphones VHF étaient en usage au moment de l'accident.

Après avoir débarqué un chargement de hareng, le bateau appareille, avec deux membres d'équipage à son bord, de Fairhaven (N.-B.) à 14h45, le 27 octobre 1987, à destination de Beaver Harbour (N.-B.). Après avoir doublé Cherry Islet, il fait route au NE (M), à une vitesse approximative de 9 noeuds, en gouverne manuelle. Le temps est beau et la visibilité est bonne. Quand on aperçoit le bateau de pêche, "TERRY T" à quelque 0,75 mille, à 30° environ par l'avant bâbord, il est arrêté. Quelque temps plus tard, on constate qu'il fait route; il se trouve alors à une distance approximative de 0,5 mille. Le patron de pêche, sans évaluer le risque d'abordage, suppose que le "TERRY T" passera à l'avant et maintient son cap et sa vitesse. Quand il constate que ce ne sera pas le cas, il présume que le "TERRY T" va changer de route, du fait qu'il est le bateau non privilégié. Cependant, ce dernier n'en fait rien et à son approche, le "BRUNSWICK MAID" modifie sa route de 10 à 15° à tribord, stoppe la machine, fait entendre un long coup de sifflet et place la machine à "en arrière toute". Sur le "TERRY T", on n'entend pas le coup de sifflet probablement à cause du bruit de la machine. L'abordage survient vers 15h10, par 44°55'24" N et 66°57'24" W; le "BRUNSWICK MAID" éperonne le "TERRY T" juste derrière le milieu et l'entraîne brièvement sous l'eau.

Bateau de pêche "TERRY T"

Le bateau de pêche en bois, non ponté, de 6 tjb, "TERRY T", a été construit en 1961, à Port Maitland (N.-É.). Il y avait un abri partiellement fermé pour le barreur à l'avant du milieu et un espace ouvert à l'arrière. Le bateau était utilisé de jour seulement et était muni d'un compas magnétique et d'un sondeur pour la navigation ainsi que d'un radiotéléphone BP pour les communications.

Après avoir pris quelque 45 kg de morue, le bateau appareille de Friars Road à destination de Wilsons Beach sur Cambello Island (N.-B.). Le bateau est sur gouverne manuelle et

après être allé rencontrer un autre bateau de pêche au Nord-Est de Cherry Islet, il suit une route à l'Est-Nord-Est, à destination de Wilsons Beach et à une vitesse approximative de 6 noeuds. Selon les témoignages, le patron est assis à la roue du côté tribord de l'abri en train de préparer des lignes de pêche et des moulinets en prévision d'un autre voyage de pêche et il jette occasionnellement un coup d'oeil par la fenêtre avant pour maintenir son cap sur Wilsons Beach. Même si la machine du "BRUNSWICK MAID" est très bruyante, le patron du "TERRY T" n'entend apparemment rien car sa propre machine est tout aussi bruyante. Le bateau, même s'il est le bateau non privilégié, maintient son cap et sa vitesse jusqu'au moment de l'abordage. Sous le choc, l'abri du bateau s'écroule apparemment, mais quand le "BRUNSWICK MAID" se dégage en faisant machine arrière, le patron du "TERRY T" sort par une fenêtre.

Événements qui ont suivi l'abordage

Le matelot du "BRUNSWICK MAID" est accouru à l'avant, muni d'un filin, d'une bouée de sauvetage et d'un gilet de sauvetage, avec l'intention d'effectuer le sauvetage. Quand le patron du "TERRY T" a fait surface, sain et sauf, on l'a aidé à monter sur le "BRUNSWICK MAID" et on l'a amené à Wilsons Beach.

Le "TERRY T" a été pris en remorque jusqu'à Wilsons Beach par un autre bateau de pêche et, après inspection, il a été déclaré perte réputée totale. Le "BRUNSWICK MAID", pour sa part, n'a subi qu'une fissure dans l'étrave. La valeur assurée du "TERRY T" était de 4 000 $.

Constatations

Les bateaux de pêche canadiens "BRUNSWICK MAID" et "TERRY T" ont été impliqués dans un abordage au large de Indian Island (N.-B.), le 27 octobre 1987, de jour et dans de bonnes conditions météorologiques. À la suite de l'accident, le "TERRY T" a été déclaré perte réputée totale.

Il semble que les facteurs suivants aient été la cause de l'accident :

le "TERRY T"

- qui voyait le "BRUNSWICK MAID" sur tribord, ne s'est pas écarté de la route de celui-ci et n'a pas évité de croiser sa route sur l'avant, contrairement à la Règle 15 du Règlement sur les abordages;

- n'a pas assuré une veille visuelle, contrairement à la Règle 5 du Règlement sur les abordages;

- comme il ne savait pas que le "BRUNSWICK MAID" était dans les parages, il n'a pas déterminé s'il existait un risque d'abordage, contrairement à la Règle 7 du Règlement sur les abordages;

le "BRUNSWICK MAID"

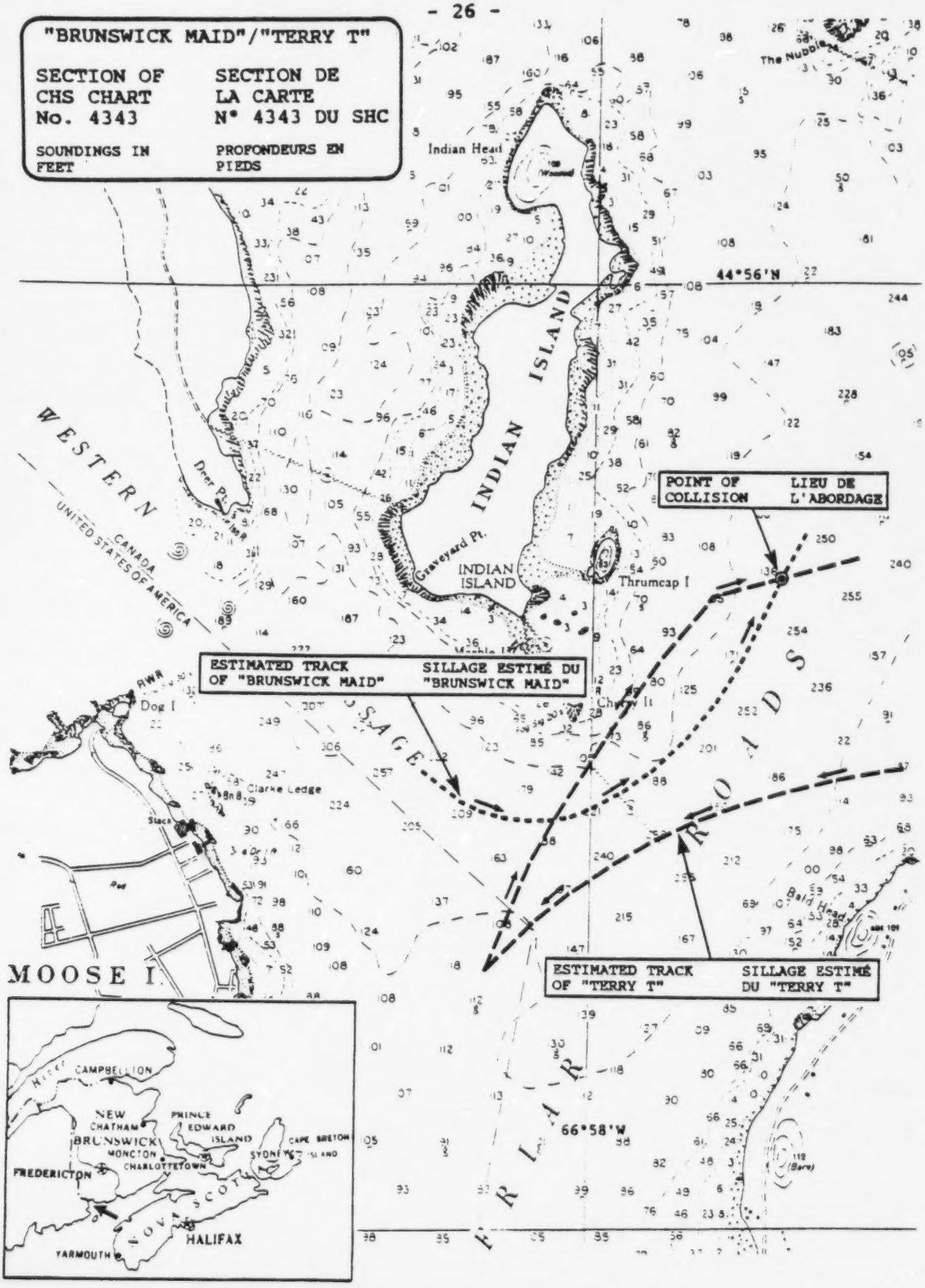
- n'a pas utilisé tous les moyens disponibles pour déterminer s'il existait un risque d'abordage, contrairement à la Règle 7 du Règlement sur les abordages;

- n'a pas fait entendre de signaux sonores pour attirer l'attention du "TERRY T", contrairement à la Règle 34 du Règlement sur les abordages même s'il savait que le "TERRY T" n'avait pas pris les mesures nécessaires pour éviter l'abordage.

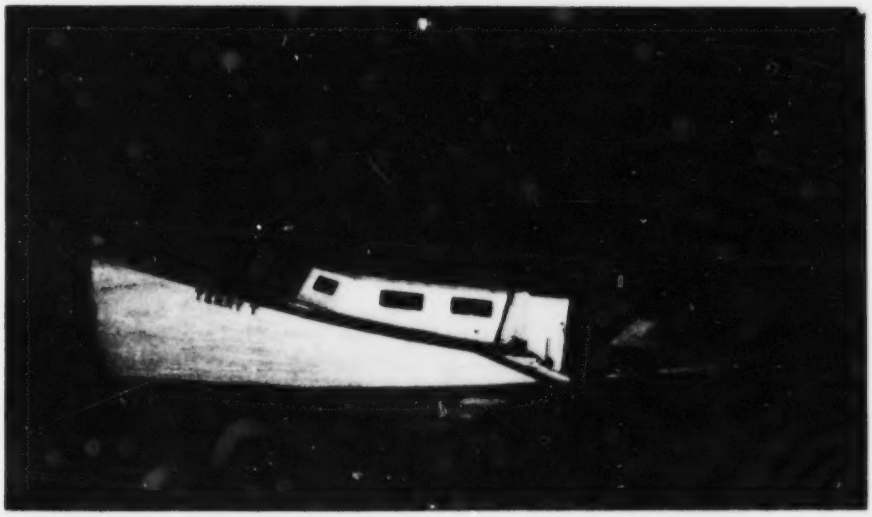
Autres constatations

Le "TERRY T" ne possédait pas de matériel de signalisation sonore, contrairement à la Règle 33 du Règlement sur les abordages.

Le bateau de pêche en bois, "TERRY T", ne possédait pas de réflecteur radar, contrairement à la Règle 40 du Règlement sur les abordages.


"BRUNSWICK MAID"/"TERRY T"
SECTION OF CHS CHART No. 4343
SECTION DE LA CARTE N° 4343 DU SHC
SOUNDINGS IN FEET
PROFONDEURS EN PIEDS
44°56'N
66°58'W
INDIAN ISLAND
Indian Head
The Nubble
Graveyard Pt.
INDIAN ISLAND
Thrumcap I
Deer Pt.
WESTERN
CANADA
UNITED STATES OF AMERICA
POINT OF COLLISION
LIEU DE L'ABORDAGE
ESTIMATED TRACK OF "BRUNSWICK MAID"
SILLAGE ESTIMÉ DU "BRUNSWICK MAID"
ESTIMATED TRACK OF "TERRY T"
SILLAGE ESTIMÉ DU "TERRY T"
Dog I
Clarke Ledge
MOOSE I.
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
PRINCE EDWARD ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
CAPE BRETON ISLAND
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH

"BRUNSWICK MAID"



"TERRY T"
following salvage.

Le "TERRY T" après
le sauvetage.

"ROLAND & SISTERS"

Perte par-dessus bord d'un visiteur débarquant du navire à St. Lawrence (T.-N.) le 7 novembre 1987

Résumé

Le 6 novembre 1987 vers 03:00, le navire de pêche canadien "ROLAND & SISTERS" de 173 tjb, à l'approche d'une tempête, se voit dans l'obligation de trouver refuge au quai de Flourspar Ltd. à St. Lawrence (T.-N.). Le 7 novembre vers 20:30, deux résidents de l'endroit arrivent sur le quai. Après avoir stationné leur voiture, ils ont contourné la grue de chargement située au coin du quai en forme de 'L'. Ils sont alors montés à bord en passant par-dessus le garde-fou en bois du quai et la lisse de pavoi du navire. Il n'y avait aucune passerelle de débarquement ni aucun autre accès sécuritaire pour monter à bord du navire comme l'exige le Règlement sur les pratiques de sécurité au travail en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (navire) en vertu du Code canadien du travail. Le seul éclairage existant dans le secteur était celui du navire. De plus, la neige mêlée de pluie verglaçante et une température froide durant la journée ont rendu la chaussée glissante.

Une fois à bord, les deux hommes rencontrent le capitaine et lui font part qu'ils aimeraient se procurer un peu de poisson. Ils sont invités à participer à une partie de cartes, mais ils refusent et on leur offre des boissons alcooliques. La victime refuse mais un peu plus tard elle se sert un verre. Vers 23:30, le capitaine décide d'aller à terre et avise les deux visiteurs non invités qu'ils peuvent se rendre à la cale pour y prendre quelques poissons. La victime, M. Power, est avisée par son compagnon qu'il (M. Power) peut descendre et qu'il le rejoindra à la voiture. Son compagnon se rend vers la cale et après s'être procuré quelques poissons, il se rend à son tour à la voiture. Comme M. Power ne se manifeste pas, son compagnon retourne vers le navire et quelques instants plus tard, on retrouve le corps de M. Power flottant entre le quai et le bateau. Le compagnon de la victime saute immédiatement à l'eau et tout en se retenant à une amarre du navire, il saisit M. Power et essaie de le réanimer à l'aide de la respiration 'bouche à bouche'. M. Power ne donne aucun signe de vie et comme il est très lourd, ils sont incapables de le sortir de l'eau. Le capitaine alerte immédiatement Recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne et demande de l'assistance terrestre. Peu de temps après, la GRC suivie des sapeurs-pompiers de l'endroit et d'une ambulance arrive sur les lieux.

Entre-temps, le compagnon de la victime qui se trouvait

à l'eau (2°C) depuis 10 à 15 minutes, se plaint d'engourdissement. La GRC le sort de l'eau et, par la suite, on le transporte en ambulance à l'hôpital local où il est traité pour hypothermie ainsi que pour un choc nerveux. Le corps de M. Power est également récupéré et transporté au même hôpital où les médecins constatent son décès.

Une autopsie révèle que la mort a été causée par noyade alors que la victime était en état d'ébriété. Une légère coupure et un hématome au-dessus de l'oeil gauche sont visibles.

Constatations

Le 7 novembre 1987, au moment où il débarque du navire de pêche canadien "ROLAND & SISTERS" sur le quai de St. Lawrence, M.R. Power a soit trébuché soit glissé puis il est tombé dans les eaux glacées du port et a perdu la vie. En l'absence de preuves démontrant le contraire et comme il n'y avait aucun témoin oculaire au moment de sa chute, il semble que les facteurs suivants aient contribuée à l'incident :

- il était à bord du navire de son propre chef;
- il était intoxiqué;
- il n'y avait aucune rampe d'accès ou de passerelle d'embarquement afin de fournir un accès sécuritaire du quai au navire comme le stipulent le Règlement sur les pratiques de sécurité au travail et le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle;
- à ce moment, la chaussée était glissante;
- il faisait noir et le seul éclairage dans le secteur était celui que fournissait le navire.

M. Power a perdu la vie à la suite d'une chute et il semble que les facteurs suivants aient contribué à son décès :

- l'immersion en eau froide a limité son temps de survie;
- l'alcool a encore réduit son temps de survie déjà limité par la température de l'eau;
- comme on ne l'a pas vu tomber à l'eau, un temps de survie précieux a été perdu;

- comme c'était un homme pesant et qu'il portait des vêtements lourds, il a été difficile de le sortir de l'eau;

- il est possible qu'à cause du bruit de la génératrice du navire, on n'a pas entendu ses cris.

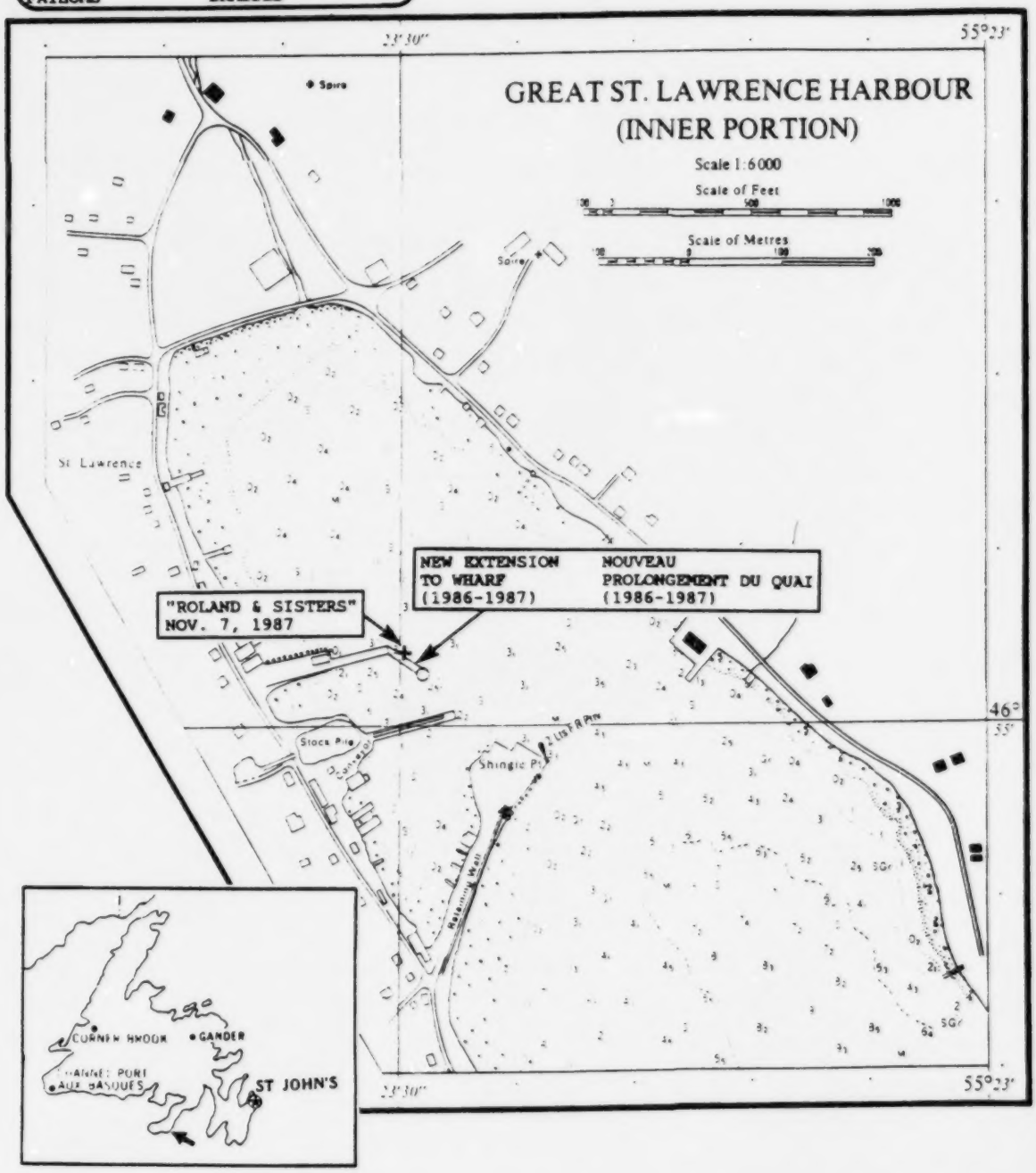
Autres constatations

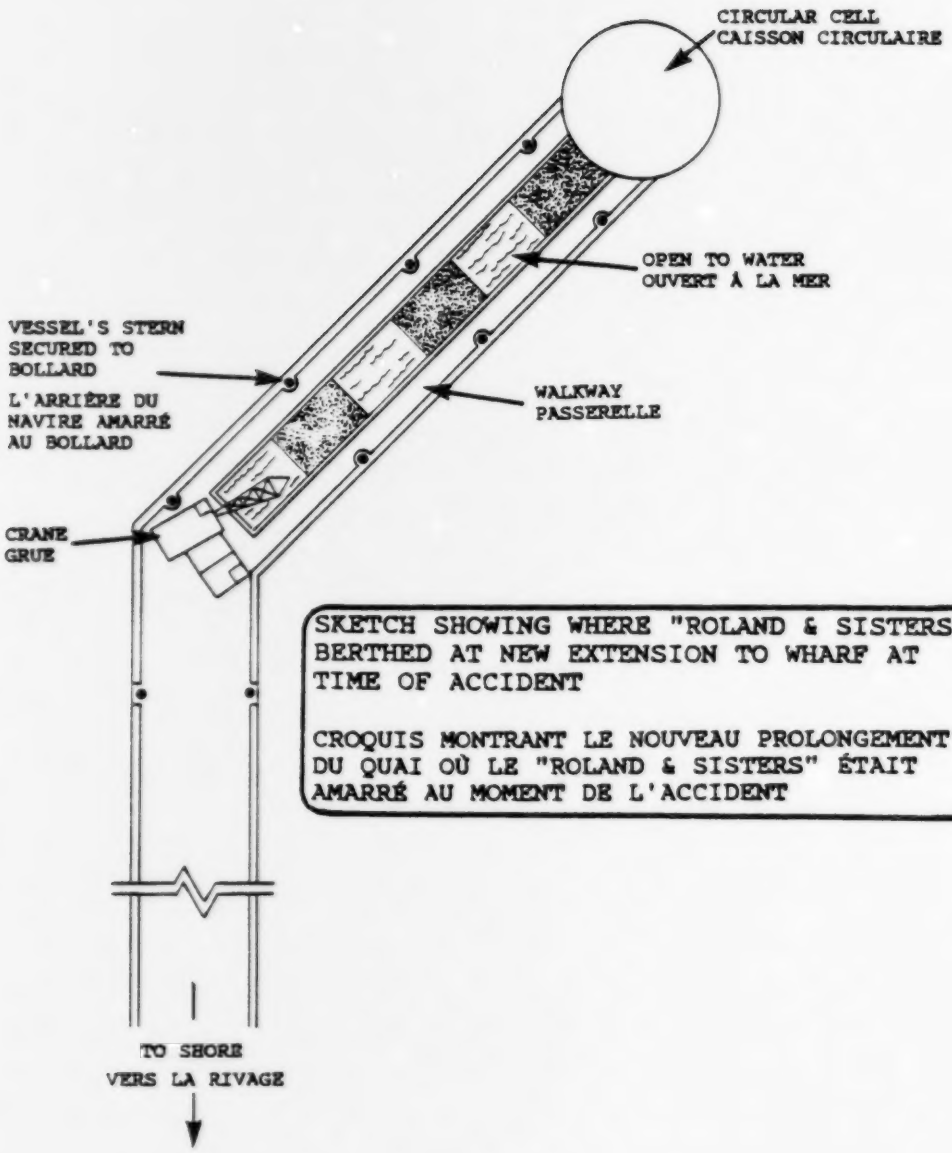
Il n'y avait aucune échelle d'accès ou de passerelle l'embarquement afin de fournir un accès sécuritaire vers ou du navire comme le stipule le Règlement sur les pratiques de sécurité au travail et le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionelle.

Il n'y avait aucun escabeau du pont à la rambarde du navire comme le stipule le Règlement sur les pratiques de sécurité au travail et le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle.

"ROLAND & SISTERS"

SECTION OF CHS CHART No. 4642	SECTION DE LA CARTE N° 4642 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS	PROFONDEURS EN BRASSES



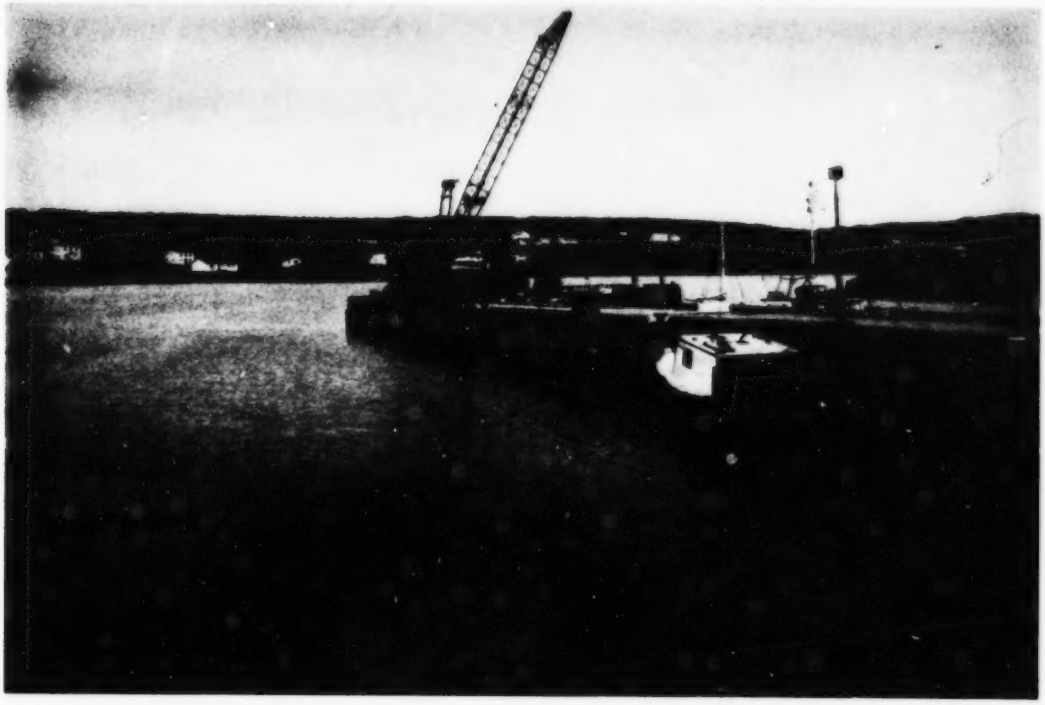


SKETCH SHOWING WHERE "ROLAND & SISTERS" BERTHED AT NEW EXTENSION TO WHARF AT TIME OF ACCIDENT

CROQUIS MONTRANT LE NOUVEAU PROLONGEMENT DU QUAI OÙ LE "ROLAND & SISTERS" ÉTAIT AMARRÉ AU MOMENT DE L'ACCIDENT

St. Lawrence wharf

Quai de St-Lawrence



B.P. "ROLAND & SISTERS"

F.V. "ROLAND & SISTERS"

NOTE: The wharf in this photograph is not the wharf where the accident occurred.

NOTA: Le quai sur cette photographie n'est pas celui où l'accident s'est produit.

Vessel's stern secured to this bollard

L'arrière du navire amarré à ce bollard

Wood wheel guards along the perimeter of the wharf

Garde de roue en bois le long du quai

Concrete curbs

Remblais de béton

Concrete walkway 2.7 m wide connecting cribs with steel sheet piling

Passerelle de béton de 2,7 m de largeur relié par un trottoir avec pale planche en acier

This new addition to the wharf 60 m long and 9.6 m wide was constructed of fully ballasted timber cribwork and spans with a steel sheet circular cell at the head.

Ce nouveau prolongement a une longueur de 60 m et une largeur de 9,6 m et a été construit avec une estacade de protection en bois et lesté ainsi qu'un caisson circulaire à la tête revêtu d'une feuille métallique.

"NANCEDA"

Inondation suivie d'un engloutissement au large de Carmanah Point, île de Vancouver (C.-B.) le 13 mars 1987

Résumé

Le 'NANCEDA" est un petit navire de pêche en bois de 108 tjb construit en 1950 et servant de senneur à tambour. Le navire était soumis à une inspection quadriennale par la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et a été inspecté pour la dernière fois en juin 1985, dont l'inspection en cale sèche. Le bateau a été mis en cale sèche par le propriétaire en juin 1986 afin que la coque soit lavée et repeinte. En février 1987, la cale de fibre de verre déjà existante a été divisée en quatre compartiments par des cloisons étanches transversales et longitudinales et une plate-forme à bascule était installée à l'arrière.

Le 12 mars 1987, le "NANCEDA", avec à son bord et six membres d'équipage, pêche le hareng dans le secteur de Barkley Sound. Vers 22:30, il quitte les lieux de pêche en compagnie de deux ou trois autres bateaux en direction de Steveston. Les trois-quarts de sa cale sont remplis de hareng (soit 70 tonnes) et le reste des compartiments est rempli d'eau afin d'assurer le fonctionnement de la nouvelle installation du système de réfrigération d'eau (champagne). Le "NANCEDA" fait route vers le Sud et sa vitesse est estimée a 9 noeuds; la mer est relativement calme, il y a une houle légère du Sud-Ouest et un faible clapot. La température est plutôt belle, le vent est léger du Sud-Est et la visibilité est d'environ 12 milles avec une légère pluie occasionnelle.

Vers 02:00 le 13 mars, après avoir parcouru quelque 28 milles, l'alarme de bouchain du fond de cale se fait entendre et le mécanicien démarre une pompe et vidange l'endroit. Le second et le matelot de quart entendent un bruit sourd et insolite et même après avoir vérifié les alentours et amarré quelques petites pièces d'équipement, le bruit persiste à intervalles de 3 à 4 min. Vers 02:50, l'alarme de bouchain se fait entendre une fois de plus indiquant qu'il y a de l'eau dans le fond de cale et, cette fois, on constate que l'eau s'infiltre dans la salle des machines par le presse-étoupe de l'arbre qui se trouve dans la cloison arrière. On resserre le presse-étoupe de l'arbre, on actionne les deux pompes de bouchain et, au début, elles réussissent à maîtriser l'inondation. Après ce qui semble n'avoir été qu'une voie d'eau passant à travers les planches du bordé de fond qui ait amené l'eau à monter dans la salle des machines, le niveau d'eau continue à monter et le capitaine ordonne à l'équipage de se préparer à abandonner le navire.

Le second avait auparavant été en contact radio BP avec

un navire accompagnateur qui se trouvait à proximité et lui avait rapporté la situation. À 03:25 le capitaine lance un appel de détresse sur la voie 16 du radiotéléphone VHF. Le navire "NEAH BAY" de la Garde côtière des États-Unis qui se trouve à environ 15 milles du lieu de l'incident lui répond et à 03:28, le "UTB41315" est en route pour lui porter assistance. Le CCS de Victoria est avisé de l'incident par Recherche et sauvetage de Tofino à 03:31. Un hélicoptère des États-Unis, le CG1464, décolle en direction du lieu de l'incident à 03:43 et le CGCC "READY" qui était ancré dans le secteur du port de San Juan, à environ 16 milles du lieu de l'incident, se met en route à 04:00.

Pendant ce temps les membres d'équipage du "NANCEDA" larguent le youyou de senne et le radeau de sauvetage pneumatique et revêtent les gilets de sauvetage et les vêtements de flottaison individuels. Vers 03:35, le BP "CAPE JAMES" est à proximité du "NANCEDA" et, grâce à son embarcation gonflable attachée à une corde, il ramène l'équipage du "NANCEDA" à bord sans aucune blessure. Il est environ 03:43. Lorsqu'on est convaincu qu'aucun autre besoin d'assistance n'est requis, les bateaux de Recherche et sauvetage et l'hélicoptère sont déconsignés et ce, avant qu'ils n'aient atteint le navire en détresse.

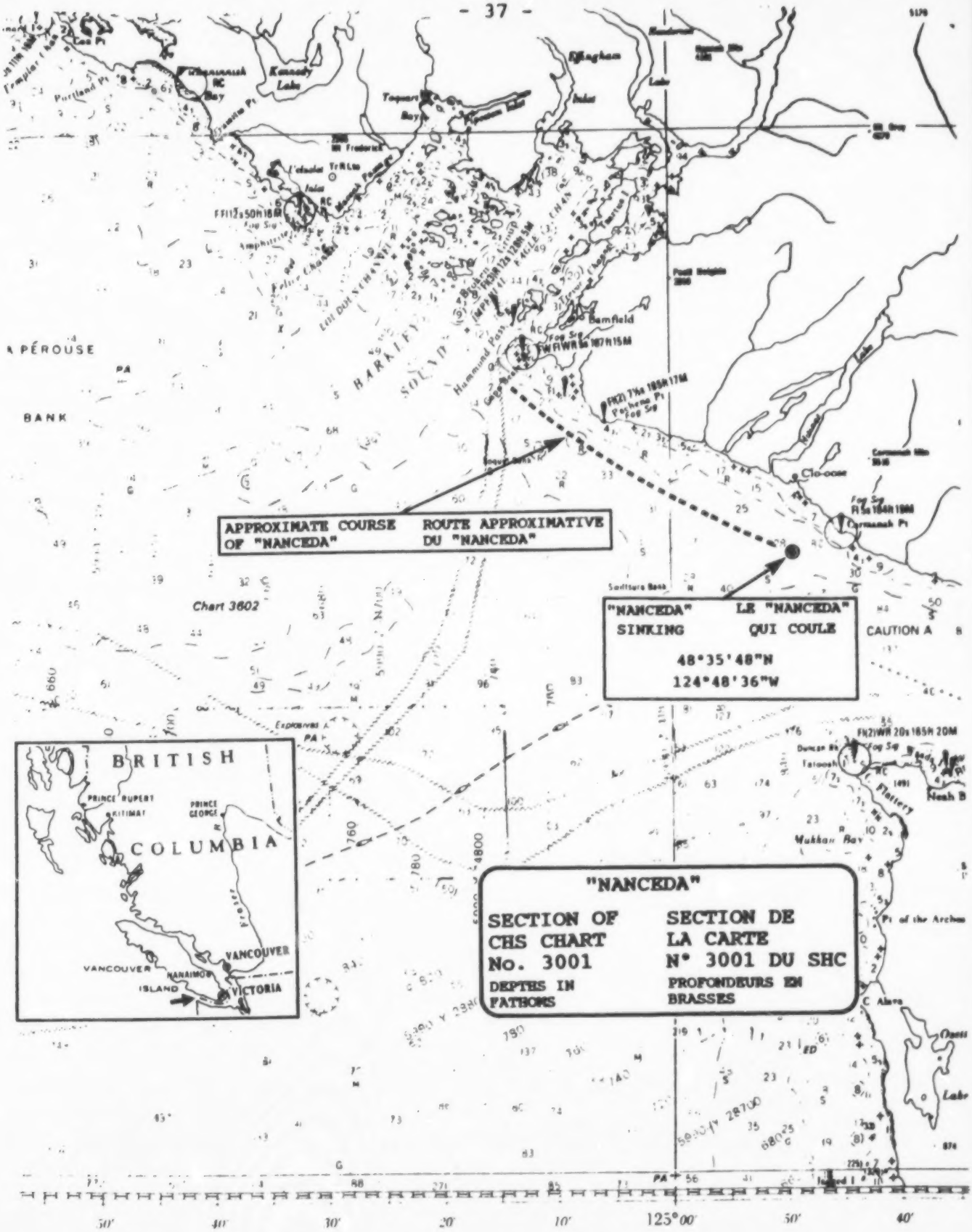
Le "NANCEDA" a coulé vers 03:57 à la position 48°35"48'N, 124°48"36'W dans 50 m d'eau. Il avait une valeur assurable de 650 000 $ et il fut déclaré perte totale.

Constatations

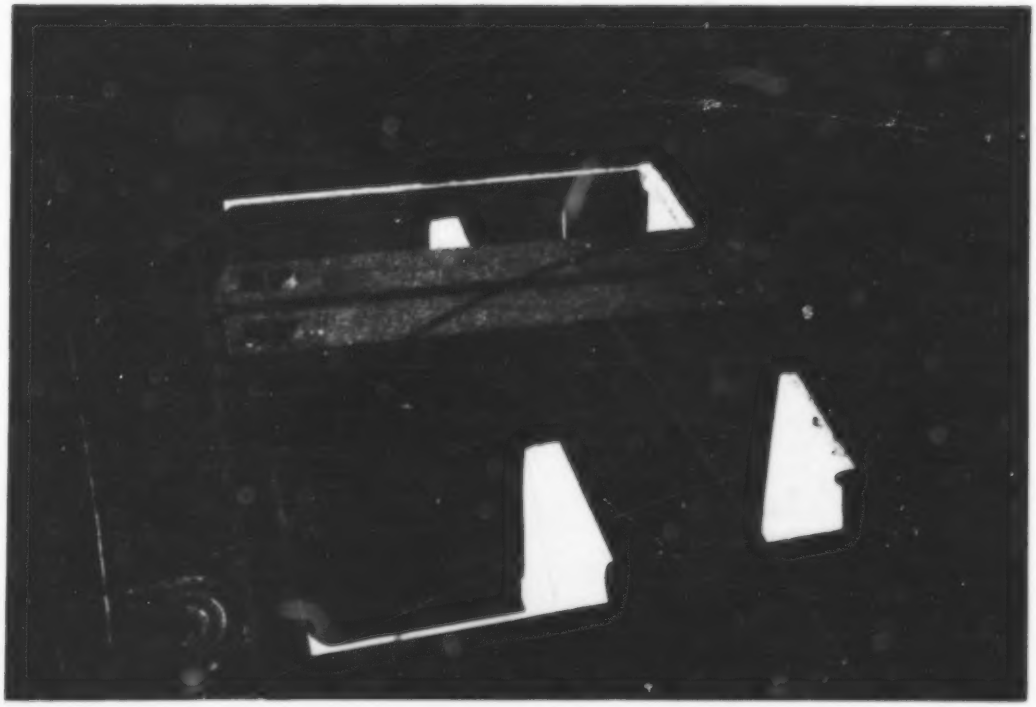
Le bateau de pêche "NANCEDA", avec un plein chargement à son bord, naviguait dans des conditions de mer et de température modérées. Il a coulé à cause d'une voie d'eau dont on ignore l'origine, mais il semble qu'il y ait eu un défaut aux planches de bordé de fond.

Autres constatations

Le sauvetage s'est effectué rapidement pour que le "NANCEDA" naviguait en compagnie d'autres navires.


APPROXIMATE COURSE OF "NANCEDA"
ROUTE APPROXIMATIVE DU "NANCEDA"
"NANCEDA" SINKING
LE "NANCEDA" QUI COULE
48°35'48"N
124°48'36"W
Chart 3602
BRITISH COLUMBIA
PRINCE RUPERT
KITIMAT
PRINCE GEORGE
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
"NANCEDA"
SECTION OF CHS CHART No. 3001
SECTION DE LA CARTE N° 3001 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
A PÉROUSE BANK
BARKLEY SOUND
Bamfield
Clo-oose
Tofino
Ucluelet
Meares Island
Flores Island
Hesquiat Peninsula
Kennedy Lake
Tofino Inlet
Mukkaw Bay
Flattery
Neah B
Pt of the Arches
C Alava
Ozette Lake
125°00'
50'
40'
30'
20'
10'
50'
40'

"NANCEDA"



Typical hatch opening and subdivision of hold on vessel similar to "NANCEDA".

Ouverture typique d'une écoutille et subdivision de cale d'un navire identique au "NANCEDA".

"PACIFIC SCANNER"

Envahissement et échouage dans les environs du port de San Juan, île de Vancouver (C.-B.), les 12 et 13 mars 1987

Résumé

Le "PACIFIC SCANNER" est un petit bateau de pêche (senneur à tambour) en bois de 58 tjb, construit en 1950. Au moment de l'accident, il était utilisé comme bateau transporteur. Le bateau est de conception classique; à l'avant du milieu, se trouvent les emménagements et une salle des machines surmontée d'un rouf. La cale à poisson et la cambuse sont à l'arrière. La cale est divisée en quatre compartiments dont l'intérieur est enduit de fibre de verre et équipée d'un système de refroidissement d'eau (champagne); le bateau compte trois cloisons transversales. Il est tenu de subir une inspection quadriennale par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et la dernière visite remonte à février 1984, et comprenait l'inspection en cale sèche.

Le 12 mars 1987, le "PACIFIC SCANNER", avec six membres d'équipage, à son bord, pêche le hareng dans le secteur de Barkley Sound. À 14h00, il finit de charger une quarantaine de tonnes de rogue de hareng. Il quitte les lieux de pêche vers 18h00 en compagnie de deux ou trois autres bateaux, à destination de Vancouver. Le "PACIFIC SCANNER" fait route vers le Sud à une vitesse approximative de 8,5 noeuds dans les conditions suivantes : une mer relativement calme, une houle de petite à modérée du Sud-Ouest, un beau temps accompagné de vents légers à variables du Sud-Est au Sud-Ouest et une visibilité de 16 milles environ.

Vers 23h00, après qu'on eût parcouru une quarantaine de milles et lorsqu'on se trouve au large de Carmanah Point, l'alarme de niveau d'eau dans la cale de la cambuse retentit. Les tentatives en vue de pomper l'eau de la cambuse ne donnent rien car il semble que le circuit d'aspiration soit obstrué. On ne décèle pas la présence d'eau dans la salle des machines ou dans le compartiment avant, mais à mesure que le bateau fait route vers le Sud, l'arrière continue à s'enfoncer très lentement. À 03h00, le 13 mars, le bateau a parcouru 12 autres milles, et se trouve alors au large de Owen Point et, le pont à l'arrière est à fleur d'eau. Le patron de pêche lance alors un appel de détresse sur la voie 78A du VHF et fait part de son intention de chercher refuge dans le port de San Juan et d'échouer son bateau à proximité de Port Renfrew à une distance de 5 milles environ. Le patron de pêche ordonne aussi aux membres d'équipage de préparer l'équipement de sauvetage au cas où il faudrait abandonner le bateau, et quelques-uns d'entre eux endossent leurs combinaisons d'immersion. Alors qu'on tente de

descendre le radeau de sauvetage du toit du rouf pour le lancer à partir du pont principal, on l'échappe et il heurte et blesse quelqu'un. Plus tard, on constatera que le membre d'équipage a subi une fracture de la clavicule.

Le bateau de pêche "OCEAN ROYAL" accuse réception de l'appel 'MAYDAY' et la demande d'aide est relayée à la VGCC "READY", au mouillage dans le port de San Juan. La VGCC "READY" se met en route à 00h36 et après que la base de la Garde côtière américaine à Neah Bay, Washington, eût été prévenue de l'accident, le UTB 41315 est dépêché à 00h47, pour prêter assistance. Pendant ce temps, le bateau de pêche "GREAT NORTHERN 6" arrive tout près du "PACIFIC SCANNER", et l'escorte vers le port de San Juan, en compagnie du "OCEAN ROYAL". La VGCC "READY" arrive à pied d'oeuvre à 01h03, et les "OCEAN ROYAL" et UTB 41315 sont renvoyés. Le panneau d'accès à la cambuse du "PACIFIC SCANNER" est maintenant à fleur d'eau et les pompes portatives ne servent plus à rien.

On échoue, sans l'avarier, le "PACIFIC SCANNER" sur un fond mou vers 02h00 dans le secteur de Port Renfrew. Après avoir vidé l'eau et les harengs des deux cales arrière et l'eau de la cambuse, le franc-bord est de 0,66 (26") à l'arrière et il ne semble pas qu'il y ait de voie d'eau dans la cambuse. Le bateau appareille de Port Renfrew vers 06h00 et arrive à Vancouver vers 20h45, le 13 mars 1987, sans autre problème. Il passe ensuite en cale sèche où on constate que l'étoupe s'était détériorée ou était disparue dans les coutures et les abouts dans la partie arrière du bordé de pont et au-dessus des barreaux d'arcasse à l'endroit où ils étaient recouverts et cachés par la plate-forme du rouleau arrière. Une fois les réparations effectuées, le bateau est chargé de façon à immerger le pont arrière et aucune voie d'eau n'est constatée dans la cambuse. Le coût des réparations est de l'ordre de 1 000 $.

Constatations

Le "PACIFIC SCANNER" a été envahi par l'eau qui s'infiltrait dans la cambuse par l'étoupe détériorée à l'arrière. Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident :

- le fait de ne pas avoir examiné les bordés de pont et les barreaux d'arcasse à l'endroit où ils étaient recouverts et/ou partiellement cachés par la plate-forme arrière en surplomb, et de ne pas avoir effectué les réparations;

- l'obstruction du circuit d'aspiration aux bouchains de la cambuse, dont la cause n'a pas été déterminée.

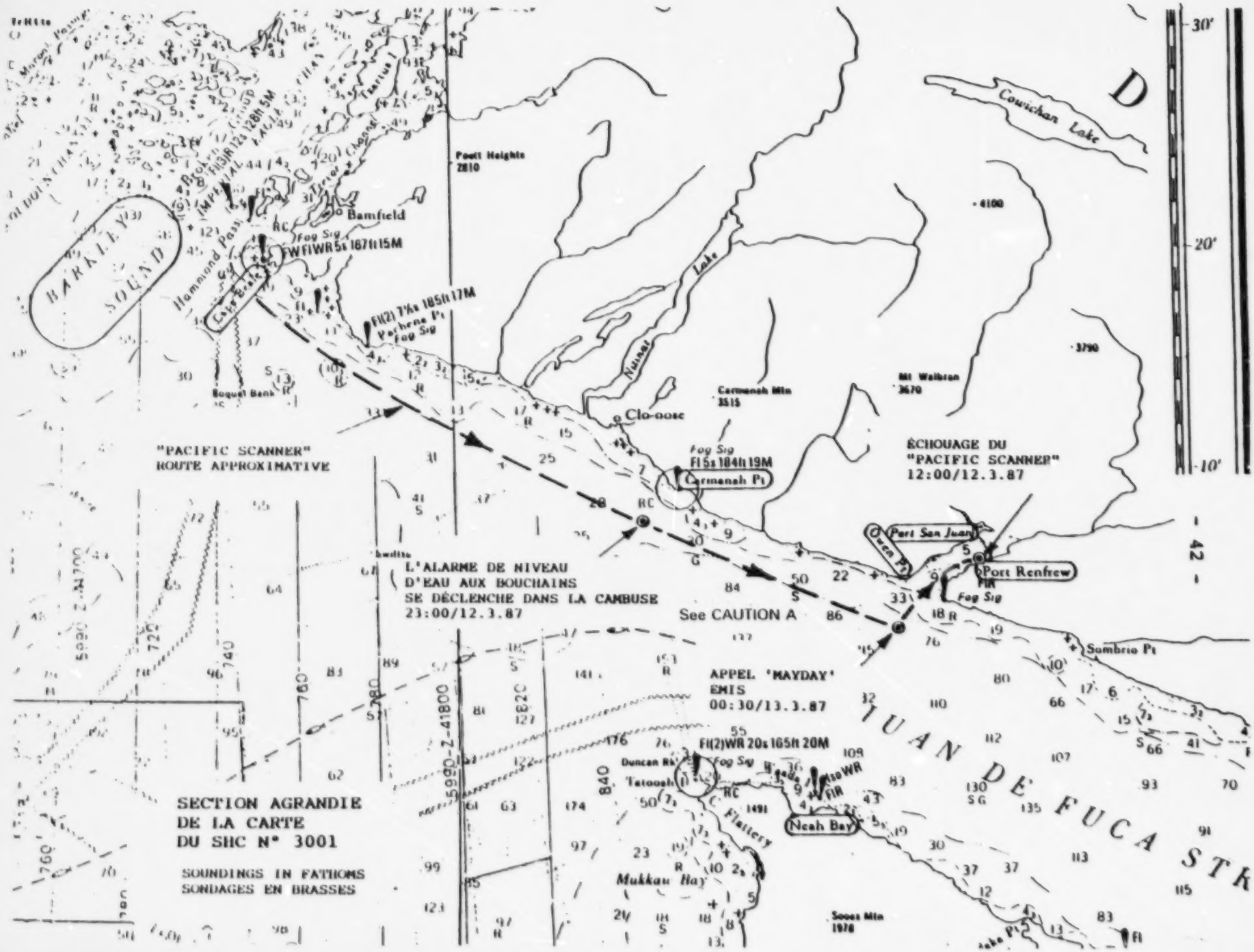
Autres constatations

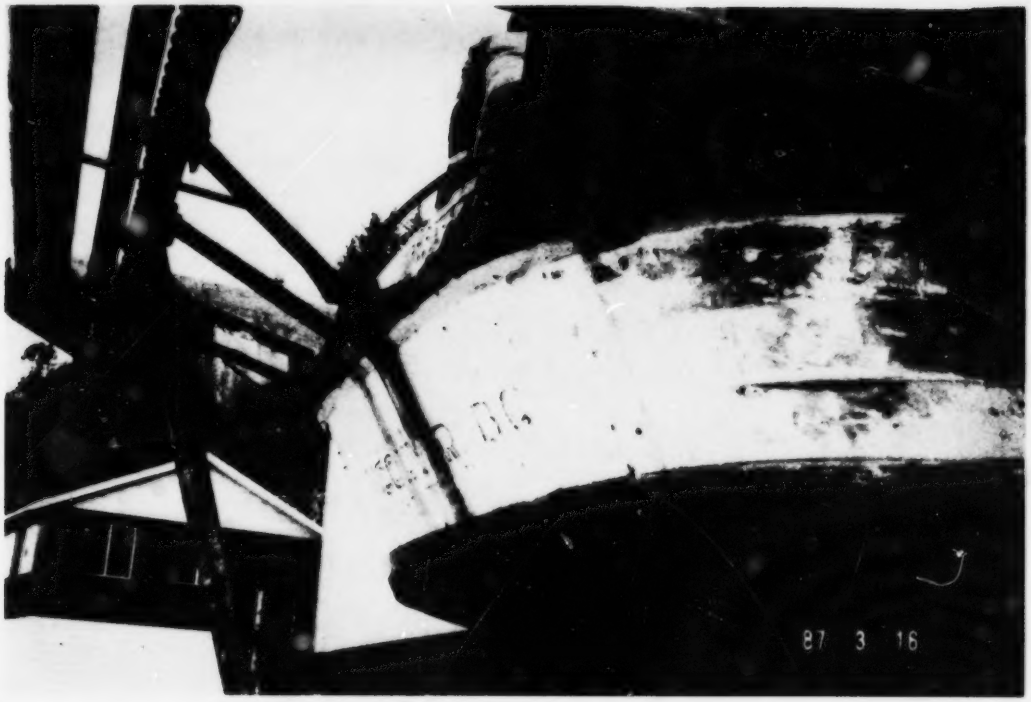
Le "PACIFIC SCANNER" a pu compter sur une aide immédiate parce qu'il naviguait en compagnie d'autres navires.

Le patron de pêche du "PACIFIC SCANNER" ne possédait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime) comme l'exige le Règlement général sur la radio.

Le patron de pêche a transmis un appel de détresse sur la voie 78A du VHF plutôt que sur la fréquence de détresse et d'appel de la voie 16 du VHF.

On a éprouvé de la difficulté à descendre le radeau de sauvetage du toit du rouf pour le lancer à partir du pont principal. Dans l'exécution de cette opération, un membre d'équipage a subi une fracture de la clavicule.


"PACIFIC SCANNER"
ROUTE APPROXIMATIVE
ÉCHOUAGE DU
"PACIFIC SCANNER"
12:00/12.3.87
L'ALARME DE NIVEAU
D'EAU AUX BOUCHAINS
SE DÉCLENCHE DANS LA CAMBUSE
23:00/12.3.87
See CAUTION A
APPEL 'MAYDAY'
EMIS
00:30/13.3.87
SECTION AGRANDIE
DE LA CARTE
DU SHC N° 3001
SOUNDINGS IN FATHOMS
SONDAGES EN BRASSES
JUAN DE FUCA STR
BARKLEY SOUND
Bamfield
Fog Sig
FWFlWR 5s 187ft 15M
Cape Beale
Fl(2) 7½s 185ft 17M
Perchene Pt
Fog Sig
Pachena Pt
Fog Sig
Fl 5s 184ft 19M
Carmanah Pt
Clo-oose
Carmanah Mtn
3515
Mt Walbran
3670
Port San Juan
Port Renfrew
Fog Sig
Sombrio Pt
Fl(2)WR 20s 165ft 20M
Fog Sig
Duncan Rks
Tatoosh
Flattery
Neah Bay
Mukkau Bay
Soose Mtn
1978
Jobe Pt
Cowichan Lake
Nitinat Lake
Pacific Rim
Nitinat Pass
Trial Islands
Race Islets
Pearl Island
Port Hardy
Fog Sig
Iris WR
FIR
RC
30'
20'
10'



Showing overhanging structure at stern with solid aluminum plate removed to effect repairs.

La plateforme arrière en surplomb avec la plaque solide en aluminium enlevée afin d'effectuer les réparations.

Inside lazaret showing location of seepage between deck plank ends and uppermost transom timbers.

À l'intérieur de la cambuse, montrant les lieux d'infiltration d'eau entre les abouts de bordé du pont et les barreaux supérieurs d'arcasse.

Glossaire

BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination du sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARÈNE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
G	route au gyro-compas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HAUTEUR MÉTACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métacentre du navire
HYPOTHERMIE	l'abaissement de la température du corps qui produit en état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	mille marin (1852 m)
M	route au compas magnétique
MAYDAY	Communication de détresse
MEDEVAC	Évacuation médicale
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien

PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse
SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-hautre fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)